WOŁYŃSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE

ORGAN WOŁYŃSKIEGO STOWARZYSZENIA TECHNIKÓW

PRZEDPŁATA:	Adres Redakcji i Administracji:	CENY OGŁOSZEŃ:
kwartalnie . . . 4 zł. 50 gr.	**Łuck, Sienkiewicza 22.**	ogłosz. jednoraz. str. 1/1 100 zł.
zeszyt pojedyńczy 1 zł. 50 gr.	Redaktor przyjmuje:	„ „ „ 1/2 50 zł.
Konto P. K. O. № 80613	środy i piątki w lokalu Redakcji od 18—19 w.	„ „ „ 1/4 30 zł.
	i w czwartki od 16 — 18.	„ „ „ 1/8 20 zł.
		„ „ „ 1/16 10 zł.

Nr. 4. **Łuck, dnia 30 kwietnia 1930 r.** **Rok VI.**

Określenie cech charakterystycznych metali za pomocą doświadczeń próbnych.*)

Inż. M. Kołmakow.

(Dokończenie).

Doświadczenie statyczne na rozciąganie lub p/g innej terminologji—doraźna próba rozciągania nie wystarcza do osądzenia, jaką okaże się wytrzymałość materjału przy napięciach zmiennych. Jeżeli bowiem pręt żelazny, poddany przez czas dłuższy działaniu często zmieniających się obciążeń, spróbujemy rozerwać w sposób zwykły, to nie dostrzeżemy żadnego uszczerbku pierwotnej wytrzymałości. Wydłużanie procentowe a także przewężenie (skurczenie poprzeczne przekroju) nie doznają również zmiany. Inny wszakże wynik otrzymujemy, doprowadzając pręt do rozerwania przez wielokrotne powtarzanie zmian obciążenia. Pęknięcie posiada wtedy taki sam wygląd i postać, jak dla materjału zupełnie kruchego.

Dlatego też dla określenia wytrzymałości metali na obciążenia zmienne, należy doświadczenia na rozerwanie prowadzić za pomocą obciążeń zmiennych. Doświadczenia takie były dokonywane wielokrotnie przez wielu badaczy; wśród nich najbardziej znanymi są doświadczenia Wöhler'a i Bauschinger'a. Doświadczenia takie dokonywane są i obecnie, jak dla sprawdzenia wyników poprzednich badań i doświadczeń, tak i dla wyjaśnienia nowych się nasuwających zagadnień w dziedzinie wytrzymałości metali jeszcze po dzień dzisiejszy.

Rozpatrzeniu podlegają dwa rodzaje obciążeń zmiennych:

1⁰ **obciążenia powtarzane,** gdy siły wraz z naprężeniami stopniowo dochodzą do najwyższego natężenia, a następnie również stopniowo maleją do zera, aby znów wzrosnąć do tej samej granicy i ponownie znowu zmaleć do zera i to **nieograniczenie wielką liczbę razy;**

2⁰ **obciążenia wahliwe,** kiedy siły zewnętrzne wraz z naprężeniami osiowymi falują, rosnąc stopniowo, to znów stopniowo malejąc, w granicach swych skrajnych zwrotnych wartości różnego znaku. **dowolną ilość razy.**

Obciążenie zmienne powtarzane.

Wypadek 1. Obciążenie zmienne nie przekracza pierwotnej granicy sprężystości (proporcjonalności). Jeżeli pręt będziemy stopniowo obciążać od O do siły P, dowolnie obranej, i po pewnej przerwie zmniejszymy siłę tę do O, i zaczniemy powtarzać tę operację raz po raz, to dopóki siła P leży niżej granicy sprężystości, praca mechaniczna użyta na rozciąganie próbki, będzie w całości zwrócona przez elastyczny opór pręta, a wydłużenia będą się składać tylko z elastycznych, i pręt każdorazowo będzie wracał do swej pierwotnej długości. Wypadek ten zowiemy elastyczną pracą deformacji.

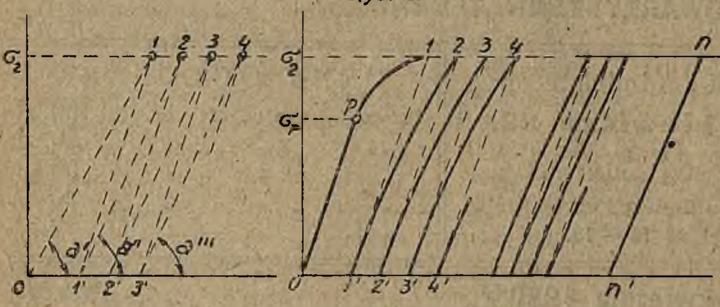
Jak już uprzednio było powiedziane, b. dokładne pomiary wykazały, że nawet przy niewielkich siłach, leżących niżej granicy sprężystości, nie brak wydłużeń stałych, że materjał okazuje się niezupełnie dostatecznym. Jednak przy obciążeniu powtarzanym, nie przekraczającym granicy sprężystości, niewielkie te wydłużenia stałe stopniowo się zmniejszają i po pewnej ilości wahań obciążenia zupełnie zanikają. Materjał wówczas staje się zupełnie elastycznym i jakby wytrenowanym na działanie obciążenia zmiennego, przyczem część pracy mechanicznej poszła na zmianę wewnętrznej struktury metalu. Następnie można materjał obciążać siłą tej wielkości, ale mniejszą od granicy sprężystości, przyczem okaże się że materjał zniesie ją nieskończoną ilość razy.

Wypadek 2. Obciążenie zmienne jest większe od pierwotnej granicy sprężystości, ale mniejsze od granicy plastyczności (płynności). Jeżeli pręt będziemy wielokrotnie obciążać siłą σ_2, większą od granicy sprężystości a mniejszą od granicy płynności, bo zauważyć można następujące zjawisko.

*) Patrz Nr. 3 Wol. Wiad. Techn. 1930 r.

Jeśli pierwsze obciążenie, doszedłszy do punktu 1 (patrz rys. 4 a), spadnie następnie po linji 1—1^1 do

Rys. 4.



a) b) c) d)

położenia 1^1, to odcinek O—1^1, tworzyć będzie wydłużenie stałe. Przy obciążeniu drugim natężenie, doszedłszy od punktu 1^1 do punktu 2, spadnie po linji 2—2^1 do punktu 2^1, przyczem kąt α, będzie mniejszy od kąta α^1.

Przy dalszych obciążeniach zjawisko to się powtarza, dopóki nie nastąpi pewna stabilizacja stanu materjału, przy którym okażą się jedynie wydłużenia elastyczne, znikające. Takim sposobem pierwotna granica sprężystości została sztucznie podniesiona do wielkości σ_2.

Jeśli dla każdego obciążania zestawić wykres wytrzymałościowy naprężeń i wydłużeń, to otrzymamy krzywe wykreślone na rys. 4, (część b stadjum początkowe; część c stadjum przejściowe).

Jeśli po ustabilizowaniu się materjału, t.j. wtedy, gdy przy obciążaniu danym σ metal stanie się całkiem elastyczny, (linja n n' rys. 4, d) podwyższymy obciążenie σ_2 do wysokości σ_3, i znowu będziemy próbkę obciążać, to odciążać, — to znowu pojawią się wydłużenia stałe, które i ze swej strony z upływem czasu zanikają, tak, że materjał i przy obciążeniu σ_3 stanie się znowu całkiem elastycznym. Jeżeli tą drogą przy obciążeniach powtarzających się można podwyższać obciążenie bezpieczne, to fakt ten dowodzi, iż naprzód część pracy mechanicznej idzie na wewnętrzne przeobrażenie metalu, przez co metal się wzmacnia, i po tym wzmocnieniu znosi zastosowane obciążenia w sposób całkiem elastyczny. Tym sposobem pracą mechaniczna nie została stracona i poszła na wzmocnienie metalu.

Powiększając stopniowo etapami obciążanie nakoniec dojdziemy do takiego naprężenia, przy którym pozostające wydłużenia nie tylko nie będą zanikać, ale przeciwnie poczną się zwiększać, aż przy dalszym zwiększeniu obciążenia pręt rozerwie się.

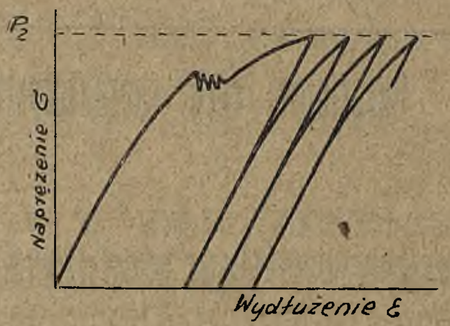
Największe z zastosowanych obciążeń σ_{max}, przy którym metal osiąga stan ustabilizowany bez stałych wydłużeń, a jedynie z wydłużeniami zanikającemi, elastycznemi, zowie się **granicą sprężystości sztucznie podwyższoną.** Metal w tym stanie oddaje każdorazowo pracę mechaniczną, użytą na jego rozciąganie, i dlatego rozerwanie nie może nastąpić nawet przy nieskończenie wielkiej ilości rozciągań, jeżeli oczywiście naprężenia nie będą przekraczać sztucznie podwyższonej granicy sprężystości.

Jednocześnie owa granica sprężystości sztucznie podwyższona będzie właśnie tą granicą powtarzaną na rozciąganie D_0, o której już była mowa uprzednio (termin niemiecki. Ursprungs (festigkeit), (patrz № 1 Woł. Wiad. T. str. 2). P-g Bauschinger'a ta wytrzymałość trwała, powtarzana, równa się w przybliżeniu dla stali niższej granicy płynności.

Wypadek 3. Obciążenie zmienne przekraczające gr. płynności.

Jeśli obciążenie zmienne równa się lub jest większe od granicy płynności, to wydłużenie stałe po każdym zastosowaniu obciążenia mają tendencję zwiększania się; materjał nie ma możności przyjść do stanu elastycznej stabilizacji; zamiast wzmocnienia materjału da się zauważyć jego stopniowe zniszczenie. Linja wykresu ma postać, podaną na rys. 5, gdzie po 4-krotnym obciążaniu materjał został zniszczony.

Przy takim zniszczeniu materjału od obciążenia zmiennego, pręt próbny wyjawia charakterystyczne różnice w stosunku do pręta rozerwanego podczas doświadczenia statycznego na



Rys. 5.

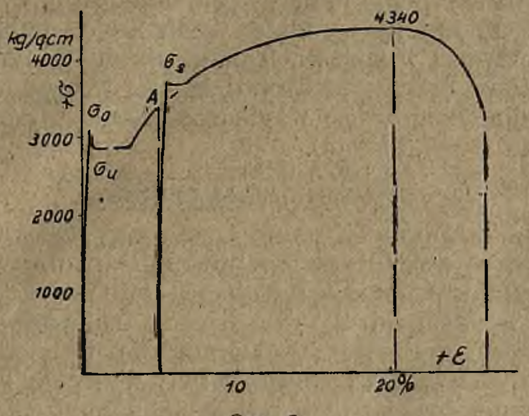
rozerwanie. W tym ostatnim wypadku, przed rozerwaniem, na pręcie, po znacznym jego wydłużeniu, pojawia się t. zw. „szyjka" (przewężenie), to w pręcie z tegoż materjału, rozerwanym przez działanie obciążenia zmiennego, przewężenie mało jest widoczne, co świadczy o tem, że obciążenie czyni materjał nieelastycznym.

Wyjaśnienie tej cechy przysposobienia się do obciążeń zmiennych, można znaleźć w strukturze metalu. Żelazo lane składa się z kryształów różnej wielkości, rozmieszczanych nieregularnie. W żelazie hartowanym, wolno studzonym ziarna ferritu otoczone są mieszaniną ferritu i cementitu. Przy studzeniu w metalu pozostają różne naprężenia wewnętrzne, które potem jeszcze się zwiększają przy walcowaniu.

Pod wpływem obciążeń zmiennych, naprężenia pomiędzy poszczególnymi kryształami wyrównywują się i materjał staje się zdolnym znosić większe obciążenia, czem przedtem. Gdy te obciążenia osiągną zbyt znaczną wielkość, w kryształach zjawiają się wydłużenia stałe, które powodują drobne pęknięcia (rysy), coraz się powiększające aż do zupełnego rozerwania pręta. Przysposobienie się metalu do działających na niego obciążeń można zauważyć i z następującego zjawiska.

Weźmy dwie jednakowe próbki — jedną, zerwaną sposobem statycznym, jak zwykle; a zaraz w początku zerwania drugiej próbki, po przekroczeniu granicy płynności σ_0 (rys. 6) w dowolnym punkcie A wykresu sprowadzamy stopniowo a zwolna obciążenie do zera. Krzywa zatem wykresu nie wróci do pierwotnego punktu wyjścia

lecz pochyło prawie po prostej spłynie na dół. W próbce powstało wydłużenie trwałe. W ten



Rys. 6.

sposób otrzymamy niejako nowe tworzywo — trwale rozciągnięte — zmęczone. Przy następnych obciążeniach i odciążeniach te wydłużenia trwałe zwiększają się, a granica proporcjonalności wyraźnie się obniża dla każdego następnego biegu, rośnie stopień zmęczenia tworzywa. Zjawiska powyżej opisane mają nieco inny przebieg, gdy po każdorazowym stopniowym odciążeniu, próbkę wyjmiemy z maszyny probierczej i przez czas dłuższy pozwolimy tworzywu wypocząć, dać możność cząsteczkom lepiej się dostosować do nowego stanu skupienia sztucznie przez rozciągnięcie wytworzonego. Podczas odpoczynku zachodzą niedostrzegalne ruchy cząsteczek, ruchy te można bowiem przyspieszyć przez słabe nagrzanie lub potrząsanie tworzywa.

Przy ponownym rozciąganiu da ono zupełnie inne cechy wytrzymałościowe. Przedewszystkiem gr. proporcjonalności, jak wiemy, leżała poniżej granicy proporcjonalności pierwotnego tworzywa. Obecnie po odpoczynku znacznie się podwyższy, nadto krzywa wykresu przekroczy poprzedni punkt zwrotny A, dając powyżej tego punktu nową granicę płynności σ_s, mniej lub więcej wyraźne zaznaczoną, leżącą ponad A i nowy okres płynności (p-g prof. L. Karasińskiego).

DROGI GMINNE i ZNACZENIE SZARWARKU.

Inż. Franciszek Raczyński.

(Dokończenie).

Drogomistrze Gminni rekrutują się z pośród miejscowej ludności, a więc, znając ludność, mogą z większą korzyścią pracować. Na 11 drogomistrzów w powiecie, 5 z nich ukończyło dwuletnie kursy dla drogomistrzów, urządzanych rok rocznie przy Państwowej Szkole Mierniczo Drogowej w Kowlu, druga zaś część ukończy je w następnych latach i w ten sposób będzie można pracować z kwalifikowanym personelem. Są oni na etacie gminnym, względnie, gdzie takiej pozycji w budżecie gminnym nie uchwalono, opłaca się ich z opłat szarwarkowych gotówkowych. Wynagrodzenie tychże waha od 180 do 210 zł. miesięcznie, a ponieważ jest on stałym funkcjonarjuszem gminy, ma zapewniony byt, więc może spokojnie pracować, przywiązując się do gminy. Do zadań drogomistrza należy: prowadzenie ewidencji szarwarku, zawiadomianie sołtysów o terminach świadczeń drogowych, organizacja robót na terenie, przyczem ważniejsze roboty prowadzi sam, drobny zaś remont prowadzą sołtysi pod kierunkiem drogomistrza. Mieszkańcy, którzy w wyznaczonych im terminach do robót nie stanęli, opłacają powinność drogową gotówką w wysokości statutowej.

Ponieważ drogomistrze obowiązani są nadzorować roboty w całej gminie i co tygodnia winni być na wszystkich robotach, posiadanie roweru przez nich okało się koniecznością, tem bardziej, że tut. gminy dorównują swojem obszarem częstokroć wielkości zachodnich powiatów.

W czasie wolnym od szarwarku, drogomistrze przeprowadzają studja nad robotami,. kilometrują drogi i załatwiają wszelkie czynności, związane z budową i konserwacją dróg gminnych.

Projektuje się obecnie użycie drogomistrzów do inspekcji budowlanej i w ten sposób ten dział techniki będzie można postawić również na odpowiednim stopniu rozwoju.

O ile drogomistrz radzi sobie dobrze z organizacją robót, wynik pracy jest widoczny i pozostaje mu jeszcze 2—3 miesiące zimowe wolne od pracy drogowej, które może zużyć w innych działach gospodarki gminej, odciążając w ten sposób budżet gminy.

Celem praktycznego dokształcenia drogomistrzów urządza Oddział techniczno-drogowy pow. Łuckiego wykłady na terenie, w jaki sposób należy najpraktycznej roboty organizować.

Bezpośredni nadzór nad drogomistrzami gminnymi mają technicy Wydziału Powiatowego i w tym celu cały obszar powiatu podzielono na 3 rejony, obejmujące po 3—4 gminy. Do obowiązków technika rejenowego należy sprawowanie nadzoru nad gospodarką techniczną w gminach, a w szczególności udzielanie drogomistrzom wskazówek na robotach, kontrola prowadzenia ewidencji szarwarku i kontrola spraw budowlanych, należących do kompentencji Urzędu Gminnego. Technik rejonowy jest obowiązany brać udział w posiedzeniach Rad Gminnych, na których są rozpatrywane sprawy drogowe i budowlane i udzielanie wszelkich wyjaśnień, oraz winien być na zgromadzeniach sołtysów celem pouczenia tychże o sposobie wykonywania robót szarwarkowych. Objazdy techników po gminach winny odbywać się conajmniej 2 razy miesięcznie, spostrzeżenia swoje przedkłada on raportem Kierownikowi Oddziału techniczno-drogowego, a ten zaś przedstawia ze swojemi wnioskami Komisji drogowej Sejmiku i Wydziałowi Powiatowemu.

W jaki sposób przystąpiono do sporządzenia preliminarza budżetowego dla robót szarwarkowych? Otóż w jesieni r. ub. zażądano od Gmin

przedstawienia do Wydziału Powiatowego Sejmiku ilości robót, które należałoby wykonać w roku bieżącym według ustalonego szematu. Na tej podstawie opracowano program robót dla poszczególnych dróg z podaniem kosztów wykonania w gotówce i powinnością roboczą, przyczem stwierdzono, że niektóre Gminy, nie orjentując się w kosztach robót podały 2—3 razy więcej robót aniżeli mogą wykonać. Programy robót wraz ze wzorem statutu przesłano Gminom do rozpatrzenia i uchwalenia statutu w tej wysokości, na jaką program robót opiewał. Obciążenie szarwarkiem ludności waha od 25—75% zasadniczego państwowego podatku gruntowego, państwowego podatku od budynków, od ceny świadectw i kart rejestracyjnych, co średnio wypada na Gminę od 30—50 tys. zł. Przy zwiększeniu szarwarku tegorocznego w stosunku do tamtegorocznego wynikła potrzeba podania Radom Gminnym podstawy do podwyższenia takowego, gdyż Ustawa drogowa, przewidując budowę i utrzymanie dróg gminnych przez Gminy, nie podaje wysokości świadczeń drogowych. Otóż stanęło się na stanowisku takim, że szarwark winien być tak wysoki, aby umożliwił w krótkim czasie doprowadzenie dróg do stanu możliwego i tu należało tylko do wójta gminy wytłumaczyć członkom Rady Gminnej konieczność podwyższenia świadczeń drogowych i stwierdzono, że tam gdzie jest wójt, któremu sprawa drogowa leży na sercu, uchwalono w całości statut w wysokości podanej w programie robót przez Wydział Powiatowy Sejmiku.

Celem zmechanizowania robót na drogach gminnych, które zasadniczo sprowadzają się do robót ziemnych, jak sypanie grobli w niskich miejscach, wyprostowywanie kierunków dróg, kopanie rowów i zasypywanie nierówności, dostarczono gminom szufle amerykańskie, włóki, brony, taśmy miernicze, tyczki, trójkąty skarpiarskie it.d. a w projekcie jest zakup równacza, który po obsłużeniu dróg wyższej kategorji, będzie pracował i na drogach gminnych. Aby dopomódz uboższym gminom w pracach drogowych, Wydział Powiatowy Sejmiku uchwalił i zamieścił w budżecie pewną kwotę na subwencje dla tychże gmin na opłacenie fachowej robocizny i zakup materjałów.

Celem ujednostajnienia gospodarki szarwachowej w gminach dostarczano tymże instrukcję oraz wszelkie druki potrzebnę do prowadzenia szarwarku, które poniżej załączone zostały. Wydział Powiatowy Sejmiku stoi na stanowisku, że, nie oglądając się na pomoc z zewnątrz, należy uważać szarwark jako ważny środek do poprawy stanu istniejących dróg gminnych, co przy należytej organizacji da się tutaj uskutecznić i w ten sposób poprawiając stan tychże dróg, da się należytą podstawę do rozwoju życia gospodarczego powiatu.

INSTRUKCJA

Utrzymania dróg gminnych w powiecie Łuckim

I. ZASADY OGÓLNE.

Budowa i utrzymanie dróg gminnych należy do Gmin, przyczem wszyscy płatnicy podatków winni być obciążeni powinnością drogową (szarwarkiem) w myśl statutu. Osobą odpowiedzialną za utrzymanie dróg gminnych jest wójt gminy, który działa przy pomocy gminnej Komisji Drogowej. Instancją wydającą instrukcję, nadzorczą i odwoławczą w sprawach drogowych jest Wydział Powiatowy Sejmiku, który działa za pośrednictwem Oddziału Drogowego względnie Komisji Drogowej Sejmiku Powiatowego.

II. GMINNA KOMISJA DROGOWA.

Na członków Komisji Drogowej, Rada Gminna na czas swej Kadencji powołuje osoby z pośród członków Rady lub osoby nie należące do Rady, w ilości od 4 — do 6 osób, zależnie od ilości dróg gminnych. Wskazanem jest, aby na członków Komisji Drogowej były wybierane osoby piśmienne, rozumiejące potrzebę polepszenia warunków komunikacji, zamieszkujące w różnych miejscowościach gminy, aby miały ułatwiony nadzór nad drogami.

Przewodniczącym Komisji Drogowej jest wójt gminy, który zbiera ją na posiedzenia w miarę potrzeby, najmniej jednak raz na kwartał. Do obowiązków Komisji Drogowej należy:

a) opracowanie rocznego preliminarza robót,

b) podział robót drogowych pomiędzy poszczególnych płatników podatków,

c) rozpatrywanie i regulowanie wszystkich spraw, związanych z gospodarką drogową,

d) przyjmowanie wykonanych robót,

e) Członkowie Komisji drogowej są pomocnikami i zastępcami wójta przy dozorze i kierowaniu robotami na poszczególnych drogach, względnie odcinkach.

Z odbytych posiedzeń Komisji Drogowej prowadzą się protokóły, które podaje się do wiadomości Radzie Gminnej na najbliższem posiedzeniu.

Członkowie Komisji Drogowej mogą korzystać za wyjazdy na posiedzenia narówni z członkami Rady Gminnej z djet, opłacanych z ogólnego budżetu gminy, w wysokości ustalonej przez Radę Gminną, za pracę i dozór na przydzielonych sobie drogach djet nie pobierają, natomiast mogą być zwolnieni od przypadającej na nich powinności drogowej w rozmiarach, nie przekraczających przeciętne obciążenie płatników gminy.

III. PRELIMINARZ ROCZNY ROBÓT NA DROGACH.

Podstawą w gospodarce drogowej jest rzeczowy preliminarz roczny. Musi on obejmować konieczne roboty, które mają być wykonane.

Sporządzenie preliminarza należy do Komisji Drogowej. Fachowe wskazówki i obliczenia, o ile będą potrzebne udzieli Oddział Techniczno-Drogowy Sejmiku.

Przy sporządzeniu preliminarza należy postępować następująco: po ukończeniu robót drogowych roku ubiegłego, wójt Gminy osobiście z udziałem 2 — 3 członków Komisji Drogowej, a w razie potrzeby i przedstawiciela Oddziału Techniczno-Drogowego Wydziału Powiatowego obchodzi drogi pieszo i bada roboty te, które powinny być wykonane w roku następnym. Na miejscu ustala się i oblicza jakość i ilość robót. Dla dokonania tego niezbędnem jest do czasu przekilometrowania dróg Gminnych, dzielić je na poszczególne ściśle określone odcinki w zależności od charakteru i ilości

robót, wydzielając roboty skoncentrowane, jak naprzykład kapitalny remont lub budowę mostów. Taki podział dróg na poszczególne odcinki ułatwi przydział tychże poszczególnym wykonawcom.

Dla każdego odcinka winna być określona jak najbardziej ściśle ilość robót do wykonania. Dane te wciągają **się do wykazu według załączonego wzoru** jak również przeliczają się na siłę roboczą i koszt wykonania.

IV. PRZYDZIAŁ ODCINKÓW DRÓG DO UTRZYMANIA POSZCZEGÓLNYM WYKONAWCOM.

W skazanem jest, aby utrzymanie odcinków było przydzielone całym grupom płatników. Gromady wiejskie bezwzględnie winne stanowić całość w rubrykach wykazów i jako całość naprawiać lub odbudowywać przydzielony odcinek drogi i ponosić za jego stan odpowiedzialność.

Nie wyklucza to podziału między sobą przez poszczególnych członków grupy pewnych robót lub czynności wg. życzenia i kwalifikacji. Osobno wydzielają się i otrzymują przydziały płatnicy większych podatków n. p. właściciele majątków, większych osad i t. d. lub właściciele mniejszych osad w wypadku, gdy zgrupowanie jest utrudnione lub napotyka na sprzeciw płatnika podatku. Przydziału odcinków dróg do utrzymania dokonywa Komisja Drogowa na podstawie preliminarza.

Przydzielając odcinki dróg poszczególnym wykonawcom Komisja Drogowa winna mieć na uwadze wszelkie możliwe ułatwienia dla nich przy wywiązaniu się z podjętych obowiązków, a więc odległość zamieszkania wykonawcy od miejsca robót n. p. właścicielom lasów może być przydzielone **dostarczenie** budulca lub wykonanie robót skupionych jak n. p. budowa lub remont mostów i t. d.

Celowem będzie wezwanie wszystkich poszczególnych płatników lub przedstawicieli Gromad t.j. sołtysów na dzień dokonania przydziału i załatwienia w porozumieniu z zainteresowanemi.

Dokonany przez Komisję Drogową przydział powinności drogowej winien być wciągnięty do odnośnych rubryk **książki szarwarkowej** i podlega uchwaleniu przez Radę Gminną, poczem do każdego wykonawcy lub grupy należy przesłać piśmienny nakaz przydziału. W wykazie płatniczym winien być ściśle określony odcinek, który przydziela się do utrzymania, a również wymienione roboty.

V. WYKONANIE ROBÓT.

Preliminarz drogowy, sporządzony na podstawie powyższych zasad, poprawiony w wypadku rekursów i zatwierdzony przez Wydział Powiatowy, otrzymuje moc obowiązującą, natomiast przydzielone odcinki dróg przechodzą pod opiekę i odpowiedzialność wykonawców.

Dozór nad wykonaniem robót i utrzymaniem określonych odcinków przydziela się poszczególnym członkom Komisji Drogowej. Pożądanem jest, aby na granicy każdego przydziału wystawioną była tabliczka z nazwą utrzymującego n. p. „Odcinek drogi Nr. gromady wsi A”.

Wójt gminy pełni ogólny nadzór i kontrolę nad robotami. Dozorcy winni mieć szczegółowe dane o jakości i ilości robót, wyznaczonych na podporządkowanych im odcinkach dróg, dawać wskazówki i informacje wykonawcom, jako też pilnować wykonania i utrzymania odcinka drogi w porządku. Na perjodycznych posiedzeniach Komisje Drogowe składają raporty o stanie odcinków o postępie robót i ich wykonaniu.

W końcu sezonu budowlanego roboty winne być przyjęte przez Komisje, w skład której wchodzą Wójt gminy i Członkowie Komisji Drogowej względnie Rady Gminnej. O dniu przyjęcia robót należy powiadomić Wydział Powiatowy, najmniej na 14 dni naprzód, który również ze swej strony deleguje członków do Komisji. Dane zebrane przez Komisję wciąga się do odnośnych rubryk **książki szarwarkowej**, którą następnie przesyła się do rozpatrzenia i aprobaty Wydziałowi Powiatowemu.

NORMY ROBOCIZNY

stosowane przy robotach szarwarkowych na drogach.

NA 1 DZIEŃ 8 GODZINNEJ PRACY.

1. Podwózka faszyn z wyrąbaniem

na jedną furmankę:

a) przy odległości	1	km.	4 — 6 wozów;
b) „ „	2	„	3 — 5 „
c) „ „	3 — 4	„	2 — 4 „
d) „ „	5 — 7	„	2 „

UWAGA: Ilość od — do — przewidują różne warunki rąbania i porostu faszyn.

2. Podwózka faszyn bez rąbania

na jedną furmankę:

a) przy odległości	1	km.	10 wozów;
b) „ „	2	„	7 „
c) „ „	3 — 4	„	5 „
d) „ „	5 — 7	„	3 „

3. Wyrąbanie faszyny

na jednego robotnika w zależności od warunków rąbania i porostu faszyny 8 — 12 wozów.

4. Podwózka ziemi

na jedną furmankę z wykopaniem, transportem i zrzuceniem zwyczajnego piaszczystego gatunku:

a) przy odledłości dowózki do	200 mb	7—8 m^3
b) „ „ „	„ 400—500	„ 6 „
c) „ „ „	„ 600—700	„ 3—4 „
d) „ „ „	„ 1 km.	. 2 „

UWAGA: na 1 m^3 ziemi liczyć 3 wozów.

5, Rozrównanie i wyplantowanie wywiezionej na drogę ziemi.

na jednego robotnika liczyć 30 m^3 ziemi.

6. Kopanie rowów

na jednego robotnika wykopać rów o skarpach 1:1·5 pod sznur z wyrzuceniem ziemi i splantowaniem 10 — 12 mb rowu.

7. Pogłębianie starych rowów

W zależności od stanu rowu 15 — 20 mb.

8. Plantowanie drogi

Skopanio pagórków z zasypaniem dołów i wyboi, z wyrównaniem jezdni i nadaniem profilu

poprzecznego na jednego robotnika liczy się 150—300 m³.

9. **Darniowanie**

a) na 1 robotnika ze zrobieniem kołków i przybiciem darni 15 — 20 m² darniowania;

b) podwiezienie darni, jak podwózkę ziemi przyczem 1 wóz liczyć 3 — 4 m² darniny;

c) wycięcie darni na 1 robotnika liczyć 30 — 50 m².

STATUT
o świadczeniach drogowych w naturze.

Na mocy art. 29—33 Ustawy z dnia 10 grudnia 1920 roku o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 6/21 poz. 32) Rada Gminna. . . . . . powiatu Łuckiego na posiedzeniu w dniu . . . . uchwaliła następujący Statut w przedmiocie świadczeń drogowych w naturze:

§ 1.

Do naprawy dróg gminnych wprowadza się na rok budżetowy . . . . , świadczenia drogowe w robociźnie pieszej i środkach przewozowych:

§ 2.

Do świadczeń drogowych w naturze obowiązani są wszyscy mieszkańcy gminy, w stosunku do opłacanych przez każdego z nich państwowych podatków bezpośrednich w wysokości:

a) . . . . zasadniczego państwowego podatku gruntowego.

b) . . . . państwowego podatku od budynków.

c) . . . . od ceny świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych.

§ 3.

Od świadczeń drogowych zwolnieni są następujące instytucje i osoby:

1) Osoby, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności.

2) Zakłady i Urzędy Państwowe i Samorządowe, utrzymujące środki przewozowe na podstawie etatów organizacyjnych.

3) Posiadacze środków przewozowych, służących do przewożenia poczty.

4) Instytucje użyteczności publicznej jak zakłady dezynfekcyjne, szpitale, pogotowia lekarskie ratunkowe, oraz straże ochotnicze.

5) Stadniny, stacje ogierów i źrebięciarnie państwowe.

6) Posiadacze licencjowanych ogierów i klaczy używanych tylko w celach hodowlanych.

7) Posiadacze koni stale pracujących w kopalniach pod powierzchnią ziemi.

§ 4

Świadczenia w naturze wyznacza się w ten sposób, że każdy mieszkaniec gminy podlegający tym świadczeniom, zobowiązany jest dostarczyć do budowy i naprawy dróg gminnych w czasie oznaczonym przez Zarząd Gminny jednego zdolnego do pracy robotnika, od każdych chociażby niepełnych spłaconych przez nich 3 zł. podatków bezpośrednich obliczonych w procentowej wysokości w sposób w § 2 wskazany.

Posiadacze środków przewozowych, o ile zajdzie tego potrzeba, mogą być pociągnięci przez Zarząd Gminny do dostarczenia zamiast 3 robotników dziennych jednej podwody parokonnej, względnie 2 robotników dziennych, jednej podwody jednokonnej.

§ 5.

Zarząd Gminny może ryczałtować określoną liczbę dni roboczych za wykonanie ściśle oznaczonej ilości robót lub dostawy odpowiedniej ilości materjałów gminnych na miejsce wykonywanych robót.

§ 6.

Świadczenia drogowe w naturze na żądanie osób zainteresowanych mogą być w wypadkach zasługujących na uwzględnienie zastąpione opłatą pieniężną wniesioną do Kasy Gminnej, pokrywającą koszta najmu robotnika pieszego względnie środka przewozowego, a mianowicie:

Za jedną dniówkę robotnika pieszego 3 zł., za jedną dniówkę furmanki parokonnej 10 zł., jednokonnej 6 zł. Opłata ta nie może być wyższą, aniżeli wysokość normy za dostarczenie jednego robotnika w § 4 określonej.

§ 7.

O obowiązku wykonania świadczeń drogowych z równoczesnym przerachowaniem tychże świadczeń na opłatę pieniężną winien być każdy obowiązany, powiadomiony pisemnem wezwaniem, ze wskazaniem terminów, w których mają być wykonane świadczenia względnie uiszczona opłata pieniężna.

§ 8.

Przeciw wezwaniu do wykonania powinności naturalnej służy każdemu zainteresowanemu prawo wniesienia odwołania za pośrednictwem Urzędu Gminnego do Wydziału Powiatowego Sejmiku, w terminie dni 14-tu od dnia zawiadomienia o nałożeniu powinności. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania powinności w oznaczonym terminie. W razie uwzględnienia odwołania przez Wydział Powiatowy Sejmiku, po odbyciu powinności przez zainteresowaną osobę, Gmina obowiązana jest zwrócić tej osobie odpowiedni ekwiwalent w gotówce według § 6.

§ 9.

Kontrolę wykonania robót prowadzi się w Urzędzie Gminnym na podstawie wykazów opracowanych przez Oddział Drogowo - Techniczny Wydziału Powiatowego Sejmiku. Nadzór nad robotami wykonuje Wójt przy pomocy osób wyznaczonych do tego przez Zarząd Gminny (nadzorca dróg i mostów, sołtysi, Członkowie Gminnych Komisji Drogowych).

Wójt jest odpowiedzialny za całokształt wykonanych robót.

Zwierzchni nadzór nad temi robotami wykonuje Oddział Drogowo - Techniczny Wydziału Powiatowego Sejmiku przez swoje organa.

§ 10.

Do wykonania świadczeń drogowych powinni stawić się robotnicy mężczyźni i kobiety pełnoletni zdolni do pracy. Praca osób niepełnoletnich nie będzie zaliczona do świadczeń drogowych. Robotnicy muszą być zaopatrzeni w potrzebne

narzędzia jak łopaty i siekiery. Robotę oddaje się zasadniczo akordowo, których wielkość z uwagi na lokalne warunki oznaczy nadzorca robót. Z wykonania roboty każdego dnia, osoba nadzorująca wydawać będzie pokwitowania wykonanej powinności. Po ukończeniu okresu robót, sołtysi przedstawiają Zarządowi Gminnemu kontrolę wykonanej powinności, celem ustalenia osób, które tejże nie wykonały i należności podlegającej ściągnięciu od nich przymusowo.

§ 11.

W razie nie wykonania w oznaczonym terminie wezwania Zarządu Gminnego, nakładającego powinność drogową, wymierzone opłaty za niewykonaną robociznę lub nie dostarczone podwody, będą od opornych ściągnięte w trybie egzekucji, przewidzianych przepisami.

§ 12.

Przepisy wykonawcze do niniejszego statutu wyda Zarząd Gminny. W przepisach tych musi być wyszczególnione, że za 1 dzień roboczy liczy się 8 godzin pracy, że robotnik nie może być zatrudniony z odległości większej, aniżeli 10 km. od miejsca stałego zamieszkania i że świadczenia drogowe nie mogą być stosowane podczas pilnych robót w polu, a mianowicie w miesiącu kwietniu i od 15 lipca do 1 października.

§ 13.

Statut niniejszy wchodzi w życie po zatwierdzeniu przez Wydział Powiatowy i podania go do powszechnej wiadomości za pośrednictwem sołtysów sposobem w każdej gromadzie przyjętym.

Szemat I.

Preliminarz budżetowy gminy..........................

na rok ....

Nr. drogi	Nazwa drogi	Odcinek	Wyszczególnienie robót	Ilość wyznaczonych robót	Świadczenia w naturze		Przeliczenie na gotówkę	Gotówką		Razem		Uwagi
				mb. m², m³	konne	piesze		Zł.	gr.	Zł.	gr.	

Szemat II.

Sprawozdanie z wykonanych robót w gminie..........................

..............................w okresie..............................r. 193.....

Nr. drogi	Nazwa drogi	Odcinek	Wyszczególnienie robót wykonanych	Ilość	Zużyto dniówek		Na kwotę		Wpłacono gotówką		Uwagi
				mb, m², m³	konnych	pieszych	Zł.	gr	Zł.	gr.	

Szemat III.

Kontrola świadczeń drogowych w naturze oraz w opłacie pieniężnej na drogi gminne.

Powiat Łucki, gmina..

L. P.	NAZWISKO i IMIĘ	Miejsce zamieszkania	Suma podatku służąca za podstawę do rozłożenia świadczeń drogowych								Wymiar świadczeń drogowych			Termin do wykonania wymierzonych świadczeń	Dostarczono świadczeń					Zaległość na rok następny	Miejsce i ilość wykonanych robót	UWAGI
			podatek gruntowy		podatek budynkowy		podatek przemysł.		RAZEM		w naturze, Ilość dni		w gotówce		Termin wykonania świadczeń	Ilość dni		gotówką	№ pokwitowania Kasy Gminnej			
			Zł.	gr.	Zł.	gr.	Zł.	gr.	Zł.	gr.	Konnych	Pieszych				Konnych	Pieszych					

POWIAT ŁUCKI Szemat IVa.

Gmina . . . . .

Do . . . .

w . . . .

N A K A Z Nr. . . . .

do odbycia świadczeń drogowych na drogach gminnych.

Na zasadzie statutu w przedmiocie świadczeń drogowych i uchwały Rady Gminnej z dnia . . . . na poczet przypadającej kwoty . . . . . zł. świadczeń drogowych, przydzielony został . . . . (komu) . . . . do utrzymania na drodze Gminnej Nr. . . . . . odcinek drogi . . . . przyczem wykonane mają być na nim roboty . . . . oszacowane w sumie . . . . . . zł., a mające być zakończone w terminie do . . . . . .

Przydział niniejszy nakłada obowiązek stałego dozoru i utrzymania w porządku przydzielonego odcinka drogi. W razie niewykonania tego, będą zastosowane rygory karne. Przeciw wymiarowi niniejszemu świadczeń drogowych, przysługuje prawo odwołania się w terminie 14-dniowym do Wydziału Powiatowego za pośrednictwem Urzędu Gminnego.

Rekurs nie wstrzymuje wykonania.

Sekretarz **Wójt gminy**

Szemat IVb.

Nakaz płatniczy № . . . .

Urząd Gminy . . . . . zawiadamia Pana . . . . zamieszkałego w . . . . . że stosownie do Ustawy z dnia 10.XII 1920 roku (Dz. U. Nr. 6 poz. 32 z r. 1921) oraz uchwały Rady Gminnej . . . . . . z dnia . . . . . . zatwierdzonej przez Wydział Powiatowy w Łucku dnia . . . . zostały wymierzone Panu na 19 . . . r. świadczenia drogowe od opłacanych przez Pana podatków . . . . a mianowicie:

a) Od podatku gruntowego	zł.	. .	gr.
b) Od podatku budynkowego	„	. .	„
c) Od podatku przemysłowego . . .	„	. .	„
Razem	„	. .	„

Przeciwko wymiarowi świadczeń drogowych służy Panu prawo wniesienia odwołania do Wydziału Powiatowego Sejmiku w Łucku za pośrednictwem Urzędu Gminnego w terminie 14-dniowym, od dnia następnego po doręczeniu nakazu. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje uiszczenia powinności w oznaczonym terminie:

Przewodniczący:
Wójt gminy:

Sekretarz:

Szemat V.

Gmina . . . wieś . . .
L p. . . . . .
Imię i Nazwisko wykonującego świadczenie . . . .
Data wykonanego świadczenia. . . . . .
Rodzaj świadczenia
. . . .
Miejsce robót . . . .
Imię i Nazwisko nadzorcy . . . .

Gmina . . . . wieś . . . .
L. p. . . . . .
Potwierdzenie dostarczenia świadczeń drogowych przez . . . .
Dostarczono dniówek konnych . . . . .
Dostarczono dniówek pieszych . . . . .
Dnia . . . . 19 . . r.
Podpis dozorcy
. . . .

STAN ELEKTRYFIKACJI W POLSCE.

Inż. Marjan Lewandowski.

Zaledwie pół wieku minęło od chwili wynalezienia żarówki i pierwszej maszyny elektrycznej, nadającej się do praktycznego użytku, a jesteśmy dziś świadkami olbrzymiego zastosowania we wszystkich dziedzinach życia energji elektrycznej. Wysokość konsumpcji prądu elektrycznego stała się jakby miernikiem dobrobytu i cywilizacji danego kraju. Przy obecnym stanie techniki, rozwój gospodarczy i dobrobyt danego środowiska ludzkiego, jest ściśle uzależniony od stopnia zelektryfikowania jego obszaru, przeto narody, które pierwsze należycie to zrozumiały, zajmują dziś, na arenie świata, dominujące miejsce.

Rok rocznie, we wszystkich częściach świata powstają coraz to nowe zakłady elektryczne, w których przeszło 30 miljonów koni parowych pracuje dla dobra ludzkości. Według statystyki z roku 1927, produkcja światowa energji elektrycznej wynosiła 230 miljardy kilowatogodzin. Energją tą moglibyśmy zasilać w ciągu roku, około 260 miljonów żarówek 100 watowych.

Wytwórczość omawianą nie należy jednak identyfikować ze światłem elektrycznem; głównym odbiorcą na energię elektryczną w krajach zelektryfikowanych jest zwykle przemysł, natomiast na cele oświetleniowe przypada zaledwie około 10% z ogólnej produkcji.

Mając tych kilka cyfr obrazujących produkcję światową energji elektrycznej, przyjrzyjmy się elektryfikacji w Polsce.

Według statystyki Ministerstwa Robót Publicznych, z roku 1927, mieliśmy 742 zakłady elektryczne o mocy instalowanej 100 kW i powyżej, według następującej klasyfikacji:

Użyteczności publicznej . . .	302
Zaliczonych do użyteczności publicznej	198
Użyteczności prywatnej . . .	242 *)

*) Pozatem istniało wówczas 333 zakładów elektrycznych użyteczności prywatnej z wytwórniami energji o mocy instalowanej poniżej 100 KW.

Jeżeli zakłady te zestawimy według rodzaju prądu, otrzymamy:

Prądu stałego	404
Prądu zmiennego	240
Prądu stałego i zmiennego . . .	77
Rodzaj prądu niewiadomy . . .	21

Pierwsze miejsce, co do ilości, zajmują elektrownie o gospodarce parowej, drugie miejsce—gazowe i ropne, reszta przypada na elektrownie wodne lub mieszane. Stan powyższy dokładnie obrazuje poniższe zestawienie:

Turbinowych . . .	65	spalinowe
Tłokowych . . .	256	
Turbinowych i tłokowych .	68	
Gazowych	35	spalinowe
Dyslowskich . . .	92	
Innych systemów . .	51	
Wodnych	32	
Mieszanych . . .	122	
O napędzie niewiadomym .	21	

Produkcja elektrowni w Polsce, objętych statystyką urzędową za rok 1927, wynosiła około 2 i ½ miljarda kilowatogodzin, (76,8 kWh na 1 mieszkańca) z czego przypada na zakłady:

Użyteczności publicznej . 877 miljony kWh
Użyteczności prywatnej zbywającej okolicznościowo prąd elektryczny 441 miljony kWh
Użyteczności prywatne 1025 miljony kWh

Moc instalowana maszyn, omawianych elektrowni, wyrażała się w cyfrze 932 658 kW (30, 9 wata na 1 mieszkańca), co dla silników napędowych odpowiadałoby w przybliżeniu, 1300000 MK.

Według danych, zestawionych za rok 1928 przez Związek Miast Polskich, są w Polsce (bez Śląska, który jako obszar wyjątkowo silnie zelektryfikowany, winien być traktowany oddzielnie) 622 miasta, które podzielono na dwie grupy:

1) mające ponad 20,000 mieszkańców i

2) poniżej 20,000 mieszkańców.

W grupie pierwszej jest ogółem 46 miast. Wszystkie te miasta posiadały elektryczność za wyjątkiem Stryja. Z pośród tych 45 miast—36 posiadało elektrownie w ruchu. W pozostałych miastach elektrownie były w budowie, lub Zarządy miast nie nadesłały dostatecznych danych.

W drugiej grupie obejmującej 576 miast, 237 posiadało elektryczność, 339 jej nie miało. Z pośród 237 zelektryfikowanych miast—152 posiadało elektrownie w ruchu, 21 miały zakłady rozdzielcze, 20 — elektrowni w budowie, 44—nie nadesłały dostatecznych danych. W drugiej grupie znaczna część miast zelektryfikowanych nie posiadała własnych elektrowni, pobierając prąd z sieci zakładów okręgowych.

W pierwszej grupie miast na mieszkańca przypadało rocznie 72 kWh, w drugiej grupie około 27 kWh. Zużycie energji zatem na mieszkańca w 1-ej grupie jest prawie trzykrotnie większe od zużycia w 2-ej grupie. Jakkolwiek więc większe miasta są zelektryfikowane, a z mniejszych miast przeszło połowa posiada elektryczność, pozostaje jeszcze dużo do działania aby podnieść stopień elektryfikacji miast naszych.

Według obliczeń Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych, przy obecnym stanie gospodarczym kraju, moc potrzebnych wytwórni elektrycznych wynosi około 1,700.000 kW i 5,200 miljonów kWh, czyli 63 watów i 190 kWh na mieszkańca rocznie.

Cyfry powyższe wskazują, że conajmniej dwukrotnie należałoby moc elektrowni i konsumpcję prądu w Polsce zwiększyć.

Toteż dzięki cennym pracom statystycznym, których powstanie należy przypisać inż. K. Siwickiemu, naczelnikowi Wydziału Elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych, ruch elektryfikacyjny, dotychczas ostrożny i niezdecydowany, wzmógł się i począł nabierać żywiołowego rozmachu. Dotychczas w kraju, a tembardziej zagranicą, nie orjentowano się należycie o istotnych możliwościach elektryfikacyjnych w Polsce. Nieznano naszych wielkich zasobów energetycznych i pojemności rynku wewnętrznego, co powodowało, że przeszło 30-to miljonowy naród polski, w konsumpcji światowej wytwórczości energji elektrycznej, udział brał naogół b. znikomy.

Dziś jednak należy przypuszczać, że stoimy na przełomie wielkich posunięć na tem polu, i może blizcy już jesteśmy planowej i na szeroką skalę obmyślanej elektryfikacji kraju, która stanie się niewątpliwie jednym z najpotężniejszych czynników w rozwoju gospodarczym odrodzonej Polski.

KRONIKA.

Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku za miesiąc marzec 1930 r.

Chcąc informować stale społeczeństwo o swej działalności, Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku zamierza umieszczać w prasie krótkie sprawozdania miesięczne o pracach i robotach dokonywanych na terenie Wołynia. Sezon budowlany roku bieżącego rozpoczyna się w mniej sprzyjających warunkach gospodarczych, niż w roku ubiegłym, skutkiem czego ilość zaprojektowanych do wykonania robót, szczególnie inwestycyjnych, w porównaniu z rokiem ubiegłym, uległa znacznej redukcji. Jednak wysiłki i starania idą w kierunku utrzymania koniecznych do przeprowadzenia prac i robót w poziomie, odpowiadającym wymaganiom i potrzebom chwili. Zadanie to jest tem trudniejsze, że Wołyń w porównaniu z centralnemi i zachodniemi województwami pozostał daleko w tyle pod względem urządzeń technicznych, niezbędnych dla jego rozwoju gospodarczego, i wymaga wiele wkładów na ich rozbudowę i podniesienie do poziomu, odpowiadającego poziomowi wymienionych województw, gdy wspomniane zużytkowują swe wysiłki w kierunku ich ulepszenia. Pierwsze sprawozdanie za marzec r. b., które zamieszcza się niżej, służy tylko, jako fragmentaryczny szkic i wstęp do sprawozdań następnych miesięcy, kiedy roboty należycie zostaną zorganizowane i rozwinięte po otrzymaniu niezbędnych na rozpoczęcie robót kredytów na nowy 1930/31 rok budżetowy. W marcu r. b. czynności Dyrekcji były nastepujące:

A) W dziale drogowym.

1. Zawarto umów na dostawę materjałów kamiennych — 4, na sumę zł. 102.605,64.

2. Odbytyto doroczny Zjazd Kierowników Zarządów Drogowych i Rejonowych Architektów 1.

3. a) Przyjęto od przedsiębiorcy wykonane roboty przy budowie drogi Nr. 7/3 Dubno-Brody na przestrzeni km. 21.600;

b) Jak wyżej — przy budowie drogi Nr. 7. Włodzimierz — Uściług na przestrzeni km. 7.168.

4. Wykonano projektów mostów (płyty żel.-bet. na przyczółkach bet.) most rozpięt. — 16 m. 2 mosty rozpięt. po 8 m.

5. Sprawdzono i zatwierdzono projektów: dróg samorządowych ogóln. dług. km. 5 szt. 2, robót dodatkowych przy budowie zjazdów na dr. Nr. 7, — projekt mostu w Równem o rozp. 30 m. projekt elektrowni w Janowej Dolinie — 1, projekt parowozowni w Janowej Dolinie — 1, projekt magazynu w Jan. Dolinie — 1, razem 7.

6. Zarejestrowano samochodów — 8.

7. Wydano zezwoleń na uruchomienie linji autobusowej. Poczajów — Krzemieniec na dług. 18 km. — 1.

8. Przeegzaminowano kandydatów na szoferów i wydano legitymacji szeferskich — 71.

9. a) rozpoczęto dostawę materjałów kamiennych na dr. Nr. 6/4, 7/5 i 7 w pow. Łuckim,

b) przystąpiono do robót budowy odcinka drogi Nr. 7/3 Dubno-Brody,

c) dtto drogi Nr. 7. Włodzimierz — Uściług

B) W dziale budowlanym.

Ogłoszono sześć publicznych przetargów na wykonanie następujących robót:

1. Odbudowę prawej połowy b. pałacu ks. Lubomirskich na zamku w Dubnie, przeznaczonego na pomieszczenie Starostwa i Komendy Powiatowej P. P.; przetarg odbył się w dn. 12 marca. Roboty zostały oddane za 156.222 zł. 90 gr.

2. Urządzenie instalacji wodociągowo-kanalizacyjnej w Zamku w Dubnie; przetarg odbył się w dn. 12 marca r. b. oddano roboty za sumę 33.873 zł. 51 gr.

3. Urządzenie łazienek i klozetów w budynku państwowym przy ul. Hallera 39 w Równem; przetarg odbył się w dniu 12 marca r. b. oddano roboty za sumę 7.131 zł. 35 gr.

4. Roboty brukarskie i ziemne na kolonji urzędniczej w Łucku oraz dojazdów do niej; przetarg odbył się w dniu 19 marca r. b. wykonanie roboty oddano za ogólną sumę 45.253 zł. 42 gr.

5. Urządzenie instalacji wodoc.-kanalizacyjnej w nowowybudowanym gmachu Starostwa w Kowlu; przetarg odbył się 19 marca r. b., roboty oddano za ogólną sumę 25.069 zł. 05 gr.

6. Urządzenie instalacji oświetlenia w nowowybudowanym gmechu Starostwa w Kowlu; przetarg odbył się w dn. 19 marca r. b., wykonanie roboty oddano za ogólną sumę 6.928 zł. 73 groszy.

7. Przeprowadzono inwentaryzację nieruchomości pozostałych po b. ros. Skarbie Państwa i b. ros. Ziemstwie, użytkowanych przez szkoły powszechne; zdjęto 22 nieruchomości, w toku dochodzenia co do 135 nieruchomości.

8. Załatwiono 15 rekursów budowlanych, oraz rozpatrzono komisyjnie i zatwierdzono 10 projektów budowy zakładów przemysłowych i użyteczności publicznej.

C) W dziale wodno-meljoracyjnym:

1. Odbyto dochodzeń wodno-prawnych — 1, w przeciągu 2 dni.

2. Załatwiono spraw — 14 (opinjowanie planów i projektów zakładów wodnych).

3. Przystąpiono do sporządzenia map wodnych dla powiatów (prace wstępne).

4. Opracowano projekt regulacji p. t. „Ujście" w pow. Rówieńskim.

5. Opracowano projekt regulacji p. t. „Neretwa" w pow. Lubomlskim i Włodzimierskim.

6. Opracowano projekt meljoracji szczegółowej majątku państwowego „Adamówka" w pow. Kowelskim.

7. Przystąpiono do sporządzenia detalicznej mapy wodnej Województwa Wołyńskiego z naniesieniem. terenów zabagnionych.

D. W dziale ogólnym:

Działalność Referatu Elektrycznego w m-cu marcu r. b. ograniczyła się do komisyjnego przyjęcia od przedsiębiorców instalacji elektrycznej w b. zamku w Dubnie, oraz Okręgowym Urzędzie Ziemskim w Łucku. Pozatem w drodze nadzoru zamknięto, po dokładnem zbadaniu, istniejący nielegalnie i zagrażający bezpieczeństwu publicznemu Zakład elektryczny Rojtmana i Popowa w Kostopolu. Zlikwidowano również w drodze polubownej zatarg pomiędzy b. dzierżawcami elektrowni miejskiej, a Magistratem m. Kowla. Jednocześnie rozpoczęto prace statystyczne za rok 1928 i 1929 gospodarki elektrycznej na Wołyniu.

Referat Grobownictwa Wojennego. Do dn. 1.V.30 r. na terenie Województwa Wołyńskiego zostanie zakończona ekshumacja zwłok poległych Bohaterów w wojnie światowej i z Z.S.R.R. Od dnia 1.V. r. b. w miarę otrzymywanych kredytów, Referat Grobownictwa Wojennego przystąpi do remontu grobów i cmentarzy w myśl otrzymanych instrukcji z Min. Rob. Publ.

Z ŻYCIA WOŁYŃSKIEGO STOW. TECHNIKÓW.

Protokół № 110

z posiedzenia Wydziału W. S. T. z dnia 13.IV 1930 r

Obecni: kol. Siemiątkowski jako przewodniczący, członkowie: kol. Kokesz, Bielicki, Raczyński, Lewandowski.

Porządek dzienny:

1) Przyjęcie nowych członków do Stowarzyszenia—przyjęto jednogłośnie:

1) inż. arch. Zdzisława Celarskiego (Krzemieniec, Liceum),
2) inż. arch. Jarosława Fartucha (Łuck, Magistrat)
3) inż. arch. Tadeusza Hornunga (Włodzimierz Woł. Magistrat),
4) inż. arch. Sergjusza Tymoszenko (Łuck, Okr. Urząd Ziemski),
5) inż. Kiejstuta Przewłockiego (Łuck, Zarząd Dróg Wodnych).

Wystąpił ze Stowarzyszenia z powodu wyjazdu zagranicę Państwa inż. Zahradnik.

2) Przyjęto do wiadomości okólnik № 37, Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych

3) Przyjęto do wiadomości pismo Magistratu m. Łucka w sprawie ofiarowania tut. Stowarzyszeniu parceli pod budowę domu Techników w Łucku z tem jednakże Wydział wystąpi we właściwym czasie z prośbą do Magistratu o definitywny przydział tejże.

4) Przyjęto do wiadomości pismo Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu w sprawie mandatu członka Rady Kolejowej dla tut. Stowarzyszenia i uchwalono zwrócić się przed upływem bieżącego roku z ponowną prośbą do Dyrekcji w tejże sprawie.

5) Uchwalono zwrócić się z prośbą do Redakcji W. W. T. o porozumienie się z tut. drukarnią państwową co do dalszego wydawnictwa czasopisma oraz zawezwać Sekretarjat Redakcji o uregulowanie należności za ogłoszenia.

Protokół № 111
posiedzenia Wydziału W. S. T. z dnia 27.IV 1930 r.

Obecni: koi. Siemiątkowski, jako przewodniczący, członkowie: kol. Kokesz, Bielicki, Raczyński, Lewandowski.

Porządek dzienny:

1) Ustalenie stałego terminu posiedzeń Wydziału W. S. T.
Uchwalono, że posiedzenie Wydziału Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników będą odbywały się każdej soboty o godz. 6 (18-tej) w lokalu Stowarzyszenia przy ul. H. Sienkiewicza 22.
2) Uzupełnienie Wydziału:
Uchwalono, że miejsce w Wydziale po kol. Romanowiczu, który służbowo został z Łucka przeniesiony zajmie kol. Kazimierz Janicki.
3) Rekonstrukcja Redakcji W.W.T.
Uchwalono, że stanowisko sekretarza Redakcji zostaje obsadzone przez kol. Marjana Turowskiego.
4) Sprawozdanie Walnego Zgromadzenia Koła Architektów.
Przyjęto do wiadomości sprawozdanie z działalności Koła Architektów przy tut. Stowarzyszeniu.

Protokół Nr. 2
posiedzenia Zwyczajnego Walnego Zebrania Koła Architektów w Łucku odbytego w dn. 13.IV.1930 r.

Porządek obrad:
1) Zagajenie i wybór prezydjum,
2) Odczytanie protokołu poprzedniego zebrania,
3) Sprawozdanie zarządu
a) ogólne
b) kasowe
4) Zatwierdzenie preliminarza budżetowego na rok 1930,
5) Wybór nowego Zarządu,
6) Przystąpienie do Delegacji Architektów,
7) Sprawa wydania II-go Zeszytu Architektonicznego,
8) Sprawy bieżące i przyjęcie nowych członków, propaganda Koła, wolne wnioski.

Posiedzenie otwarto o godz. 12-tej w obecności zaproszonego Dyrektora Robót Publ. inż. Franciszka Księżopolskiego.

Zebranie zagaił prezes koła, inż. arch. Jan Siemiątkowski, poczem przystąpiono do wyboru prezydjum, w osobach inż. J. Siemiątkowskiego jako przewodniczącego i inż. F. Kokesza jako sekretarza zebrania, po stwierdzeniu obecności 9 członków.

Następnie odczytano protokół poprzedniego zebrania, poczem inż. J. Siemiątkowski jako Prezes Koła, przedstawił działalność Koła w r. ub.

Koło liczyło w ub. r. 11 członków, wystąpił z Koła z powodu wyjazdu inż. L. Timofiewicz — przyjęto na posiedzeniu Zarządu w dn. 12.IV. b.r. następujących członków:

1) inż. Tadeusza Hornunga (Włodzimierz), 2) inż. Jarosława Faptucha (Łuck), 3) inż. Grzegorza Pressa (Równe), 4) inż. Sergiusza Timoszenko (Łuck).

W miesiącu maju b.r., wydało Koło Zeszyt Architektoniczny, który obejmował prace konkursów archnitektonicznych, które odbyły się w r. ub. na terenie Wołynia:

Koło prenumeruje z czasopism fachowych „Architekturę i Budownictwo“ „Architekta„, z niemieckich „Wasmutha” oraz z francuskich „Art et Décoration“.

Sprawozdanie kasowe odczytał sekretarz, z którego wynika, że wpływy Koła wynosiły 997 zł., wydatki 993,60 zł.

Stan kasy na dzień 13.IV.1930 — 3.40 zł.

Zaległe składki członków wynoszą 362 zł.

Uchwalono następujący preliminarz budżetowy na rok 1930.

Dochody:	. . . . . .		720 zł.
Rozchody:	1) prenumerata pism	. 360 zł.	
	2) korespondencja: druki, książki kasowe .	. 120 „	
	3) Wydawnictwo Zeszytu Architektonicznego	. 200 „	
	4) Nieprzewidziane	. 40 „	720 zł.

Wybory nowego Zarządu Koła, przeprowadzono tajnie przez wybraną komisję w osobach zaproszonego Dyrektora Rob. Publ. inż. Księżopolskiego i inż. Sidorczuka.

Do Zarządu weszli: inż. arch. Franciszek Kokesz jako prezes, inż. arch. Władysław Stachoń jako sekretarz, inż. arch. Kazimierz Janicki jako skarbnik, inż. arch. Stanisław Sikorski, inż. arch. Szymon Sidorczuk.

Walne Zebranie uchwaliło jednogłośnie przystąpienie Koła, do Delegacji Architektów Polskich w Warszawie. Następnie postanowiono wydać 2-gi Zeszyt Architektoniczny obejmujący prace wykonane, bądź też projektowane, dla zobrazowania dotychczasowego budownictwa i działalności Architektów na Wołyniu.

Wobec szczupłych funduszów Koła, Zeszyt zostanie wydany jako wkładki do „Wołyńskich Wiadomości Technicznych“.

Redakcję Zeszytu stanowi Zarząd Koła, z prawem kooptowania.

Koszta klisz ponoszą autorowie prac reprodukowanych. Jednocześnie uchwalono zwrot od kolegów, kosztów klisz z 1-go Zeszytu Architektonicznego. Dla zorjentowania się w ilości i jakości materjału do projektowanego Zeszytu, Zarząd winien zebrać od członków do dnia 15 maja b.r. potrzebne dane.

Walne Zebranie akceptowało przyjęcie przez Zarząd w dn. 12.IV b. r. nowych członków.

Inż. Siemiątkowski porusza potrzebę zaznajomienia szerszego ogółu z istnieniem Koła, jego zadaniami—co powinno wpłynąć na polepszenie stosunków w dziedzinie budownictwa.

Chodzi o usunięcie anormalnych stosunków panujących dziś w budownictwie, wynikających z nierozumienia istoty pracy architekta przez szerszy ogół—a także przez zajmowanie się budownictwem osób niepowołanych i nieposiadających odpowiednich kwalifikacji.

Po dyskusji postanowiono polecić Zarządowi podanie do wiadomości wszelkich władz i instytucji wykazu wszystkich architektów na Wołyniu, posiadających pełne uprawnienia. Wykaz ten powinien obejmować jednocześnie wykaz innych osób

posiadających uprawnienia ograniczone, nadające im prawo do kierowania i wykonywania prac w ściśle określonych granicach.

W dyskusji omówiono sprawę wynagrodzenia architekta za prace architektoniczne, przyjmując za podstawę normy Min. Rob. Publ.

Walne Zebranie uchwala zwrócić się do władz budowlanych z prośbą, by przy rozpatrywaniu prac z przedkładanych do zatwierdzenia, wymagały w myśl ustawy budowlanej odpowiednich uprawnień tak projektantów jak i kierowników robót.

W zakończeniu Zebrania Dyrektor Robót Publ. inż F. Księżopolski życzy Kołu dalszej owocnej pracy w kierunku podniesienia architektury i budownictwa na tych terenach dotkliwie tkniętych zniszczeniem i silnie zaniedbanych pod względem architektonicznym, obiecując ze swej strony jaknajszersze poparcie w jego dążnościach. Przewodniczący obrad inż. J. Siemiątkowski dziękuje p. Dyrektorowi inż. Księżopolskiemu za zaszczycenie Walnego Zebrania wzięciem udziału w obradach.

Listy do Redakcji.

W kronice Nr. 3 b. r. Woł. Wiad. Tech., autor notatki „Nadmiar ciężarów drogowych na drogi samorządowe" podaje cyfry i fakty, którymi stara się wykazać, że opodatkowanie na cele drogowe jest nadmierne, a nawet poniekąd wzrasta w stosunku odwrotnym do cen zboża, czyli do rentowności gospodarstw rolnych, a świadczenia w naturze (szarwark) są tem uciążliwsze, że fatalnie zorganizowane i obciążają ludność nieproduktywnym trudem dojeżdżania do miejsca robót z odległości 70—80 km.

Otóż prawdą jest, że opłaty drogowe wzrosły w okresie czasu od 1926 do 1929 r. w $2\frac{1}{2}$ razy i wynoszą w omawianym wypadku 3 zł. za 1 ha. Jednakowoż nie można robić zarzutu z tego, że podatek został wprowadzony stopniowo, a nie odrazu w obecnej wysokości, jak również nie można żądać regulowania opłat cenami produktów rolnych, bo nie mamy waluty zbożowej. Pozatem—biorąc pod uwagę doniosłe znaczenie dróg i dla rolnictwa, fatalny ich stan i konieczność intensywnej pracy w kierunku jego poprawy—dojdziemy raczej do wniosku, że wydatki, a zatem i daniny na cele drogowe są bardzo niewystarczające.

Zaś informacje co do szarwarku są nieprawdziwe, gdyż do robót na terytorjum pewnej gminy pociąga się wyłącznie ludność tejże gminy i to z odległości nie większej jak 10 km.

Jeżeli krytyka wysokości podatków i świadczeń nadaje się jako temat do fachowego pisma technicznego, to w każdym razie nie wypada uzasadniać swoje wywody fałszywemi informacjami.

Znamiennem jest, że — o ile jesteśmy dobrze poinformowani — właściciel folwarku, któremu świadczenia szarwarkowe na rzecz dróg gminnych tak ciążą, swojej powinności wcale nie wykonał.

Łączę wyrazy prawdziwego szacunku i poważania.

Inż. H. Ziembicki

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **Inż. W. BIELICKI.**
WYDAWCA: **WYDZIAŁ WOŁYŃSKIEGO STOW. TECHNIKÓW.**